

Fluxo de Automóveis nos Estacionamentos Públicos e Privados da Cidade Turística de Angra dos Reis-RJ

Car Flow in Public and Private Parking Lots in the Tourist City of Angra dos Reis-RJ

Flujo de Automóviles en los Estacionamientos Públicos y Privados de la Ciudad Turística de Angra dos Rei-RJ

Wilson Martins Lopes Júnior¹

Resumo

Na realização de uma viagem, tem-se o deslocamento espacial de pessoas que se locomovem entre o espaço emissor e o receptor, caracterizando-se em um tipo de fluxo. No caso do turismo, esse fluxo de turistas é essencial a essa atividade que, por sua vez, necessita de uma infraestrutura de transportes instalada no território. Essa relação entre o turismo e os transportes é explícita, pois o segundo é imprescindível à viagem, inclusive influi na sua duração. No Brasil, o transporte rodoviário é o modal de transporte muito utilizado para o turismo, destacando-se o uso de ônibus e de automóveis. A concentração de automóveis de outros municípios no centro de Angra dos Reis, um dos destinos turísticos mais procurados no País, levou ao questionamento sobre a possível relação entre esse fato e a prática do turismo. Nesse sentido, o objetivo desta pesquisa foi de diagnosticar a procedência dos automóveis estacionados nos estacionamentos públicos e privados da cidade de Angra dos Reis, RJ. Metodologicamente, privilegiou-se a revisão bibliográfica, o quantitativo e trabalhos de campo. Conclui-se que o estado de São Paulo é o maior emissor de automóveis que permanecem em estacionamentos privados, enquanto os do estado do Rio de Janeiro permanecem nos públicos. Diagnosticou-se também que, praticamente, a totalidade desses automóveis são de turistas que se dirigiram para a Ilha Grande.

Palavras-chave: Fluxo de Automóveis; Transportes e Turismo; Angra dos Reis.

Abstract

In the realization of a trip, there is the spatial displacement of people who move between the transmitter and the receiver space featuring in a type of flow. In the case of tourism, this flow of tourists is essential to this activity, which in turn requires a transport infrastructure installed in the territory. This relationship between tourism and transport is explicit, because the latter is indispensable for the trip, including influencing the time of its duration. In Brazil, road transport is the mode of transport widely used for tourism, highlighting the use of buses

¹ Doutor em Geografia - Análise Ambiental e Dinâmica Territorial - pelo Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas (IGe/UNICAMP). Mestre em Geografia - Desenvolvimento Regional e Planejamento Ambiental pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - Campus de Presidente Prudente (UNESP). Bacharel em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - Campus de Presidente Prudente (UNESP). Licenciado em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho - Campus de Presidente Prudente (UNESP). Pesquisador dos Grupos de Pesquisa Geografia, Espaço e Turismo (GEOTUR) e Turismo, Território e Cultura (UECE). Professor Adjunto da Universidade Federal Fluminense (UFF). Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Brasil. E-mail: prof.wilsonmartinslopes@uol.com.br



and cars. The concentration of cars from other municipalities in the center of the city of Angra dos Reis, one of the most important tourist destinations in the country, led to questions about the possible relationship between this fact and the practice of tourism. In this sense, the objective of this research was to diagnose the origin of cars parked in public and private parking lots in the city of Angra dos Reis, RJ. Methodologically, it was privileged the literature review, quantitative and field work. We conclude that the state of São Paulo is the largest car transmitter remaining in private parking lots, while the state of Rio de Janeiro is in public ones. It was also diagnosed that almost all of these cars are tourists who went to the Big Island.

Keywords: Car Flow; Transport and Tourism; Angra dos Reis.

Resumen

Durante la realización de un viaje, se da el desplazamiento espacial de personas que se mueven entre el espacio emisor y el receptor, caracterizándose en un tipo de flujo. En el caso del turismo, ese flujo de turistas es esencial a esa actividad que, al mismo tiempo, necesita de una infraestructura de transportes instalada en el territorio. Esta relación entre el turismo y los transportes es explícita, dado que el segundo es imprescindible para el viaje, e incluso influye en su duración. En Brasil, el transporte por carretera es un modo de transporte muy usado para el turismo, destacándose el uso de autobús y de automóviles. La concentración de automóviles de otros municipios en el centro de Angra dos Reis, uno de los destinos más buscados en el país, llevó al cuestionamiento sobre este hecho y la práctica del turismo. En este sentido, el objetivo de esta investigación fue diagnosticar la procedencia de los automóviles estacionados en los aparcamientos públicos y privados de la ciudad de Angra dos Reis, RJ. Metodológicamente, se priorizó la revisión bibliográfica, el estudio cuantitativo y el trabajo de campo. Se concluyó que el estado de São Paulo es el mayor emisor de automóviles que permanecen en los estacionamientos privados, mientras que los del estado de Rio de Janeiro permanecen en los públicos. Se diagnosticó también que, prácticamente, la totalidad de estos automóviles son de turistas que se dirigían hacia Ilha Grande.

Palabras clave: Flujo de Automóviles; Transportes y Turismo; Angra dos Reis.

1. Introdução

A motivação à realização desta pesquisa surgiu da observação de número expressivo de automóveis que pernoitam em áreas públicas, reservadas para esse fim, na cidade de Angra dos Reis, estado do Rio de Janeiro. Esse fato mostrou-se recorrente especialmente, aos finais de semana, feriados e no verão (alta estação turística). Agrega-se ao exposto a informação de que Angra dos Reis é uma cidade turística, ou seja, que recebe fluxo expressivo de visitantes.

Nesse contexto, é importante considerar que a natureza constitui o maior atrativo turístico de Angra dos Reis, local conhecido na literatura específica de turismo como modalidade *sol e praia*. São as praias localizadas em suas mais de 350 ilhas que recebem a maioria de



visitantes, o que traz uma peculiaridade à questão. Isso porque esses visitantes que se dirigem para Angra dos Reis de automóveis, necessitam deixá-los no continente e, posteriormente utilizam embarcações para alcançarem os seus destinos, seja a Ilha Grande (maior polo receptor de turistas da baía da Ilha Grande), ou outras ilhas. Essa peculiaridade logística, colabora para o entendimento da concentração de automóveis na cidade. Diante disto, evidencia-se a problemática, ou seja, questionou-se uma possível relação entre o fato apresentado e a prática do turismo no município.

Diante do exposto, recorreu-se à Superintendência de Transportes e Trânsito do município de Angra dos Reis, e indagou-se sobre essa concentração de automóveis nos estacionamentos públicos da cidade, nos finais de semana e feriados. O órgão reafirmou a hipótese levantada, ou seja, que os veículos, em sua maioria, são de propriedade de turistas que se dirigiram para as Ilhas, em especial Ilha Grande. Outra informação relevante obtida foi a de que há na cidade um fluxo significativo de automóveis originados em outros municípios, também de proprietários que têm como destino as ilhas e deixam os seus carros em estacionamentos privados.

A partir da questão apresentada, assim como das informações preliminarmente obtidas, definiu-se o objetivo de diagnosticar a procedência dos automóveis estacionados nos estacionamentos públicos e privados da cidade de Angra dos Reis, RJ. Portanto, a questão que se colocou diz respeito à origem desses automóveis, uma vez que, tendo como conhecido o caráter turístico do município, assim como a prevalência de turismo nas ilhas, partiu-se da hipótese de que a informação sobre a origem dos automóveis que utilizam dos estacionamentos pesquisados revelaria características do fluxo turístico.

Considerando-se que o município de Angra dos Reis tem no turismo importante fonte de receita, e que o acesso ao município ocorre, quase que exclusivamente, por meio rodoviário, rodovia BR101, estudar a procedência dos automóveis que se dirigem para essa cidade pode colaborar com o poder público, em especial com as Secretarias de Trânsito e Turismo, com vistas a ações de Planejamento Urbano e do Turismo.

A partir do exposto, nota-se a necessidade de apresentar alguns temas correlatos como turismo, deslocamento espacial, fluxos, viagem e transportes, com o intuito de favorecer o entendimento da questão proposta nesta pesquisa.



2. Aspectos Teóricos

No que se refere ao turismo, não há um conceito único que exprima a sua atividade um tanto complexa, o que reflete na dificuldade dessa explicação/exatidão. Por outro lado, há inúmeros pesquisadores como Douglas Pearce, Mario Carlos Beni, Margarida Silveira Barreto, Alexandre Panosso Netto, Luiz Godoi Trigo, Luzia Neide Coriolano, entre outros, que contribuem, com as suas pesquisas, de forma exponencial para o debate sobre o turismo, pois os conceitos apresentados abrangem aspectos significativos dessa prática socioeconômica e cultural um tanto quanto multiforme, que é o turismo.

Com relação ao conceito de turismo e suas definições, sabe-se que, associado ao aumento dos estudos sobre o tema, surgem novos conhecimentos que, adicionados aos existentes, favorecem novos conceitos que buscam compreender a complexidade da atividade turística contemporânea. Todos os autores e seus conceitos têm a parcela de contribuição, sejam eles com uma abordagem que faça referência ao deslocamento espacial, ao quantitativo e às questões estatísticas, ao caráter econômico, social, ou cultural, entre outros da atividade turística.

Assume-se aqui o entendimento do turismo como uma atividade socioeconômica e cultural caracterizada pelo deslocamento espacial dos indivíduos em suas viagens com permanência temporária em localidade diferente daquela de sua residência, inclusive utilizando de equipamentos e serviços turísticos como de hospedagem, alimentação e transportes. Nessa perspectiva a contribuição de Douglas Pearce (2003):

[...] o turismo pode ser pensado como o conjunto de relações e fenômenos originados com as viagens e estadas temporárias de pessoas que estão viajando sobretudo a lazer com finalidades recreativas (PEARCE, 2003, p.25)

Questões como lazer, negócios, saúde, entre outros que não sejam de caráter lucrativo, também são presentes nas definições e no entendimento do turismo. Para Cruz (2003), o turismo apresenta-se como um tipo de deslocamento espacial motivado por diferentes interesses como o lazer, negócios, congressos e outros, que necessita da utilização de meios de transporte, assim como de pernoite no local de destino, no entanto, não pode constituir atividade remunerada.

Aspectos outros como a hospitalidade, os diferentes tipos de fluxos, a comunicação entre pessoas e suas respectivas culturas, a permanência fora de seu local de residência, o uso de



infraestrutura e equipamentos turísticos, além dos impactos de diferentes ordens, também são presentes em definições de turismo.

[...] fenômeno de saída e de retorno do ser humano do seu lugar habitual de residência, por motivos revelados ou ocultos, que pressupõe hospitalidade, encontro e comunicação com outras pessoas e utilização de tecnologia, entre inúmeras outras condições, o que vai gerar experiências variadas e impactos diversos (PANOSSO NETO, 2010, p.33).

Há também definições de turismo que enfatizam a sua ocorrência por diferentes razões atreladas a necessidades psicológicas, sociais e culturais de realizar uma viagem turística e, obviamente, instigados pelo marketing.

Essa dificuldade de definição única para o turismo é facilmente compreendida a partir das inúmeras características e variáveis envolvidas nessa atividade complexa que, por sua vez, se relaciona com outros setores de atividades e o seu crescimento tem adquirido proporções mundiais.

Todavia, mesmo diante das diversas definições de turismo, algumas características em suas atividades são comuns, como o deslocamento espacial e os seus diferentes fluxos (de pessoas e automóveis, outros) que, por sua vez, expressam a viagem, assim como a necessidade de um sistema de transportes que a viabilize. Portanto, o fluxo de turistas em seu deslocamento espacial até o destino exprime a viagem, elemento essencial ao turismo e definido em diferentes conotações que abrange desde a dimensão do deslocamento espacial envolvendo a distância, o teor mais antropológico e até mesmo a literatura e a poesia.

A viagem é, portanto, uma tentativa de ampliar a consciência que temos do mundo e de nós mesmo, através de deslocamentos que nos permitam conhecer um pouco mais esse mundo e as gentes que o povoam. [...] Enquanto viajamos, nos transformamos em algo diferente. Regressamos a casa, analisamos a realidade com novos dados trazidos de outros lugares. Adquirimos mais conhecimento e experiência. Então, viajamos novamente, nos transformamos outra vez. Acumulamos outras histórias. E mudamos uma vez mais (TRIGO, 2013, p.156-7).

Ainda o mesmo autor, Luiz Gonzaga Godoi Trigo, contribui para a explanação sobre viagem, ao enfatizar a importância dessa e do turismo, todavia, mais democrático, permitido a todos: “[...] as viagens e o turismo são (ou deveriam ser) um direito legítimo e acessível a todos, não constituem um luxo ou algo supérfluo destinado apenas aos mais ricos”. (TRIGO, 1995, p.11). Entretanto, vale lembrar que o pré-requisito necessário para a realização da prática do turismo é ter dinheiro e tempo.



Merece ênfase o discernimento entre a denominação viagem relacionada ou não ao turismo, pois, segundo a afirmação de Lohmann e Panosso Netto (2012, p.93) “A viagem é, portanto, algo mais amplo do que o turismo, uma vez que toda forma de turismo está relacionada a uma viagem, mas nem toda viagem é um meio de deslocamento turístico”.

No que diz respeito à viagem turística, há o entendimento de que ela seja provocada pela necessidade de o indivíduo sair do ambiente profissional em busca de férias do trabalho; seria como uma relação dialética entre o par trabalho – férias (turismo). Nessa perspectiva, Krippendorf (1989) diz:

[...] viajamos para viver. Assim, o grande êxodo das massas que caracteriza a nossa época é consequência das condições geradas pelo desenvolvimento da nossa sociedade industrial [...] Trabalhamos, sobretudo para sair de férias, e temos necessidade de férias para retornar ao trabalho (KRIPPENDORF, 1989, p.17-18).

Com base no exposto, entende-se que a viagem, significa o deslocamento espacial necessário para que o viajante se mova do espaço emissor (de origem) até o espaço receptor (seu destino). Assim, no caso do turismo, o deslocamento é ilustrado pelo fluxo de turistas, indispensável para que ele ocorra. “São inúmeros os fluxos capazes de conectar os lugares turísticos, mas um deles é imprescindível [...] o fluxo de turistas, considerando-se que, sem estes, não há turismo.” (CRUZ *in* CRUZ, 2007, p.31)

O fluxo de turistas entre o espaço emissor e receptor, o que caracteriza o deslocamento espacial, ou ainda a viagem, apenas é possível por infraestruturas instaladas que sustentem a prática do turismo. Desse modo, evidencia-se o sistema de transportes compreendendo os seus modais, como exemplo, rodoviário, aéreo, ferroviário e hidroviário, constituindo-se elemento ímpar a viagem turística, pois é o responsável pelo acesso dos turistas aos seus destinos. Logo, reafirma-se o transporte como infraestrutura básica para o turismo.

A relação entre turismo e transportes é notória, inclusive é comum que as pessoas reconheçam a sua importância, pois, além de possibilitar a viagem, a escolha por determinada modalidade de transportes influencia diretamente no tempo de duração dela.

Intuitivamente, a grande maioria das pessoas consegue perceber a relação existente entre transporte e turismo. Qualquer um que já tenha saído em viagem, de férias ou a negócios, sabe que, para alcançar seu destino, precisa utilizar um meio de transporte: automóvel, ônibus, avião, trem, navio etc. É fato, portanto, que o turismo não existe sem o transporte (PALHARES *in* TRIGO, 2005, p.642).



Apesar da associação entre transportes e turismo, faz-se pertinente uma ressalva: o transporte é composto de infraestrutura e presta um serviço não exclusivo ao turismo, mas à sociedade e o seu desenvolvimento, inclusive, exerce papel de suporte fundamental ao desenvolvimento do sistema econômico.

No caso específico do turismo, pode-se atribuir uma dimensão peculiar ao transporte, denominando-o como sistema de transportes turístico, que, conforme Paolillo e Rejowski (2002, p.12) significa: “[...] a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos”.

Assim, o deslocamento dos turistas é possibilitado pela infraestrutura, mas também os serviços são considerados no sistema turístico de transportes, que, dessa forma, compõe a viagem, ou seja, o produto turístico adquirido pelo turista.

Ainda sobre o deslocamento dos turistas, o uso do transporte tem início na cidade de residência e vai até o seu destino; neste último, podem ocorrer outros usos de transporte inclusive de diferentes modais. Considera-se, ainda, a possibilidade de algumas viagens apresentarem mais de um destino, um primeiro e outro segundo, ou seja, que haja a continuação da viagem. Por fim, os meios de transporte turístico serão novamente utilizados para o regresso do turista à sua residência.

[...] a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários e secundários) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário. (PALHARES, 2002, p.27)

Como se notou até o momento, a significância do transporte para o turismo é inquestionável. No rol de modais de transportes utilizados por essa atividade, destacam-se os modais aéreo e o rodoviário. Segundo Roná (2002, p.105), “[...] pensar em turismo rodoviário no Brasil é pensar no próprio turismo praticado no país, tão grande é a dependência que temos em relação ao modal rodoviário”. Ainda no caso brasileiro, a dependência da Economia do País em relação ao modal rodoviário se repete no caso do turismo, pois em grande parte, as viagens turísticas em território nacional ainda são realizadas por meio de ônibus e de automóveis. De acordo com Youell (2002, p.64), “[...] o transporte rodoviário no setor de transporte do turismo abrange viagens em carro particular, ônibus e ônibus panorâmicos de turismo (*coaches*), táxi e carro alugado”.

Justamente nos carros particulares centra-se esta pesquisa, conforme já mencionado; eles, por sua vez, são responsáveis pelo deslocamento espacial, pelo fluxo de visitantes, sejam esses turistas ou excursionistas, que ocorre do espaço de origem ao seu destino, espaço receptor, ou seja, a viagem realizada até o município de Angra dos Reis.

3. Conhecendo um Pouco de Angra dos Reis

O município de Angra dos Reis está localizado na região sul fluminense distante 140 km da capital Rio de Janeiro (Figura 1). O município tem o seu território disposto entre os municípios de Mangaratiba e Paraty em uma faixa litorânea entre o Oceano Atlântico e a Serra do Mar.

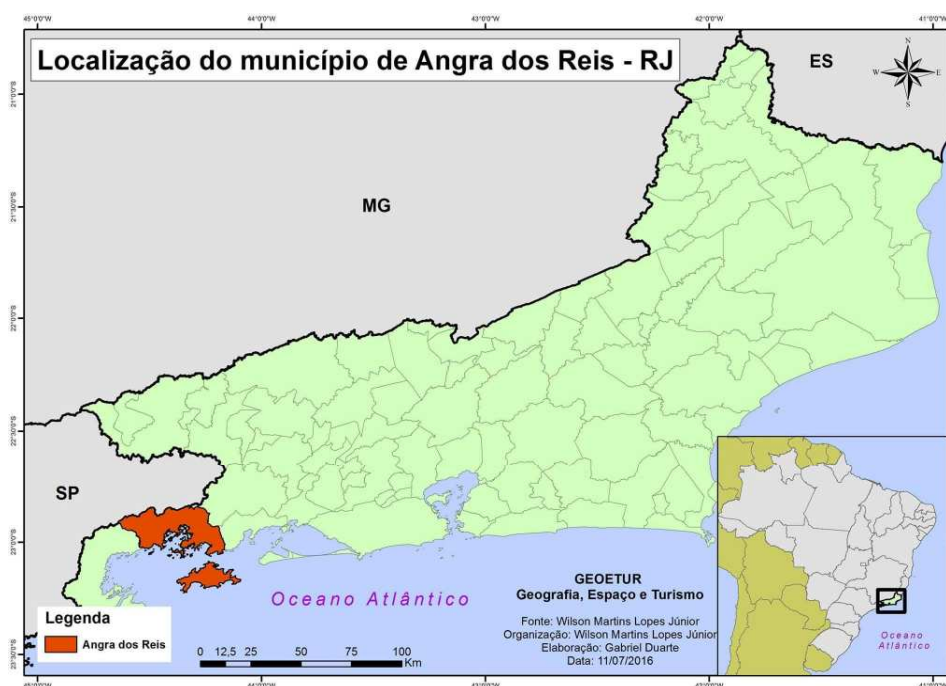


Figura 1: Localização do município de Angra dos Reis - RJ

Fonte: Autor

Conforme o IBGE (2010), Angra dos Reis possui uma população de 169.511 habitantes. A sua Economia compreende setores como do transporte e armazenamento do petróleo, indústria naval e o turismo. Mas são as suas paisagens naturais, especialmente ilhas e praias que constituem o maior atrativo turístico e representam a imagem, o marketing de Angra dos Reis que repercute no cenário nacional e até mesmo no internacional.



A História de Angra dos Reis é constituída de diversos períodos econômicos associados aos ciclos econômicos nacionais, como o da cana de açúcar e o do ouro, além de participar de grandes projetos dos governos militares, como o Nuclear. Nessa perspectiva histórica, o município atravessou períodos de desenvolvimento e de retração, que influíram diretamente em sua estruturação urbana e econômica.

Com relação a sua origem, Angra dos Reis foi um dos primeiros pontos de ocupação do território brasileiro, tendo a sua data de sua fundação no ano de 1502, ainda no início do século XVI.

Segundo Guimarães (1997), o desenvolvimento econômico de Angra dos Reis, especialmente nos séculos XVI e XVII, é atribuído a sua situação geográfica, uma vez que a baía de Angra, composta por mais de trezentas ilhas, favorecia a parada de embarcações em seu mar tranquilo e sem ventos, assim como a utilização de seu porto. O referido autor, em seu estudo de análise histórica da Economia do município de Angra dos Reis, destacou os ciclos pelos quais Angra dos Reis atravessou: cana de açúcar (com a produção de aguardente que utilizou mão de obra escrava), ciclo do ouro (cujo escoamento foi favorecido pelo seu porto).

Outro aspecto a ser considerado, é a localização geográfica litorânea de Angra dos Reis entre as duas importantes cidades do País, Rio de Janeiro e São Paulo. Soma-se a isso o acesso ao mar, ou seja, a sua função logística por intermédio do seu porto, o que garantiu a exportação e o comércio de produtos de regiões do estado de Minas Gerais e do sul fluminense. Esses fatores favoreceram a participação econômica de Angra dos Reis nos contextos regional e nacional.

Especificamente sobre o porto de Angra dos Reis, assim como da participação do município na Economia brasileira, em linhas gerais pode-se destacar o seguinte: século XVII: a cana de açúcar e a produção de aguardente, assim como o início do tráfico de escravos para uso de mão de obra; século XVIII: escoamento do ouro proveniente de Minas Gerais e o tráfico de escravos; século XIX: escoamento do café cultivado no Vale do Paraíba.

Ainda sobre as atividades econômicas, especialmente a cafeicultura, vale dizer que, no século XIX, decorrente da construção da Estrada de Ferro Pedro II, iniciada em 1855 e finalizada por volta de 1877, ferrovia esta que interligou o Rio de Janeiro a São Paulo através do Vale do Paraíba, o café deixou de ser embarcado pelo porto de Angra dos Reis e, por isso, o município entrou em decadência econômica. Nesse contexto, Bertoncello (1992) e Machado (1995)



contribuem para a reflexão, ao explicarem que a proibição do tráfico de escravos em 1850 (Lei Eusébio de Queiroz), assim como a abolição da escravidão em 1888 (Lei Áurea), e a crise do café no final do século XIX foram determinantes para a crise econômica do município de Angra dos Reis, e evidentemente, o declínio do seu porto.

De acordo com Santos (2007), somente no século XX, década de 1930, o município retomou o seu crescimento, em decorrência da instalação de um ramal ferroviário entre Angra dos Reis e a cidade de Barra Mansa, Vale do Paraíba fluminense, para escoamento de produtos dessa região e de parte do estado de Minas Gerais, além de colaborar a partir da década de 1940/1950 a transportar o aço produzido na Companhia Siderúrgica Nacional – CSN. Também a reabertura do seu porto em 1932, após sua reconstrução, colaborou para que o município deixasse o período de estagnação econômica.

Foi no século XX, especialmente na década de 1970, que o espaço geográfico de Angra dos Reis passou por profundas alterações decididas no âmbito do Governo Federal e de seu projeto de modernização capitalista, como a instalação da BR-101 (Rio - Santos); a Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto – CNAA; e o Terminal da Baía da Ilha Grande – TEBIG. Esses grandes empreendimentos, segundo Bertonecello (1992), foram decididos pelo Governo Federal e, em parte, provocaram o desenvolvimento econômico do município e da região, entretanto, também foram responsáveis pelos impactos sociais e ambientais de diversas ordens ao município, levando-o a significativas mudanças em sua estrutura socioespacial.

No entanto, foi justamente a instalação da BR-101, conhecida como Rodovia Rio – Santos, que colaborou para a implementação do turismo no litoral sul fluminense, favoreceu o acesso à região, conseqüentemente, a Angra dos Reis. A rodovia possibilitou a construção de segundas residências, hotéis, pousadas entre outros equipamentos turísticos, portanto, essencial ao fluxo de turistas à região da Costa Verde. Na perspectiva de Siqueira (1989, p.63), “[...] a estrada poderia ser considerada um importante equipamento turístico, uma vez que dava vazão a um grande intercâmbio provocado pela busca das praias e da natureza por parte das populações das grandes cidades do macro eixo Rio/São Paulo”.

Conforme Corrêa (2008), a década de 1970 foi ímpar em relação ao desenvolvimento do turismo na região da Costa Verde, porque Angra dos Reis passou a integrar o plano de política nacional de desenvolvimento do setor turístico. Naquela ocasião, foi determinada pelo Governo uma consultoria internacional, com o intuito de diagnosticar o potencial turístico e a



classificação para usos e ocupações do litoral da rodovia Rio-Santos; o referido trabalho chamou-se Projeto Turis.

As interferências espaciais diretas no território do município de Angra dos Reis por meio dos grandes empreendimentos que foram expostos, assim como a política nacional de turismo, colaboraram para a instalação de empreendimentos turísticos que, por sua vez, influíram diretamente na estruturação do turismo no município. Por outro lado, essas medidas também provocaram sérias alterações sócio espaciais, como, por exemplo, a valorização de terrenos e a conseqüente especulação imobiliária, além de favorecer grupos específicos, e não a população. Para Guimarães (1997, p. 50) “O projeto turístico tem por base a mudança no uso do solo de todo o município, e, conseqüentemente, sua transformação. [...] No entanto, o que antes parecia um projeto para o conjunto da cidade começou a dividi-la”.

Após a apresentação do município caso desta pesquisa, apresenta-se a metodologia empregada seguida dos resultados e análises.

4. Metodologia

O presente artigo, ainda na fase de projeto, privilegiou dois métodos para melhor entender o objeto de pesquisa. Foram empregados os métodos revisão bibliográfica e metodologia quantitativa. Na metodologia quantitativa, foram coletados dados primários junto aos estacionamentos públicos e privados do município, conforme será exposto; no caso dos secundários foram obtidos a partir da revisão bibliográfica acerca do tema e das áreas a serem pesquisadas, assim como junto à Superintendência de Transportes e Trânsito da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis.

A partir dos objetivos já expostos, estruturaram-se os procedimentos metodológicos essenciais para a coleta e a análise dos dados desta pesquisa sobre o fluxo de automóveis nos estacionamentos públicos e privados da cidade turística de Angra dos Reis, RJ.

Em um primeiro momento, foi realizada uma pesquisa bibliográfica com a finalidade de selecionar livros, artigos de periódicos, trabalhos científicos como teses e dissertações, enfim, literatura acadêmica que contivesse conceitos e relatos de pesquisas relacionadas à temática estudada. A diretriz para essa busca foram os temas turismo, fluxo de transportes, turismo e a formação histórica de Angra dos Reis, sob a ótica de diferentes autores. Também se realizou esse levantamento por meio da internet, uma vez que ela se configura como uma ferramenta



essencial à pesquisa e auxiliou-a, por exemplo, por meio dos portais de periódicos. A partir desses materiais, houve a sua análise e a elaboração de fichamentos, etapa essencial ao entendimento dos mesmos textos que assumiram função de suporte teórico-metodológico desta pesquisa.

A etapa seguinte da metodologia configurou-se nos trabalhos de campo, definidos a partir de técnicas previamente estabelecidas que possibilitaram a visitação aos estacionamento públicos e privados mais próximos do centro da cidade de Angra dos Reis, intencionando a sua observação, a quantificação dos automóveis e a identificação da sua procedência a partir de suas placas.

Os estacionamentos estão localizados e concentrados próximo ao centro da cidade, que oferece o melhor acesso aos Cais de Santa Luzia e da Lapa de onde saem as embarcações para a Ilha Grande, maior atrativo turístico do município. Optou-se por realizar as coletas de dados nas duas modalidades de estacionamentos em épocas distintas, ou seja, em duas estações do ano, portanto, representadas turisticamente na baixa e na alta estação. Essa escolha favoreceu a busca por compreender a origem do fluxo de automóveis na cidade de Angra dos Reis, assim como a sazonalidade turística. Para tanto, realizaram-se quatro coletas de dados em cada estação. Na baixa estação, as datas foram: 02/05/2015 e 16/05/2015, 06/06/2015 e 20/06/2015. Já na alta estação, as datas de coletas foram as seguintes: 13/12/2014 e 20/12/2014, 17/01/2015 e 24/01/2015. A partir da visita a cada um dos estacionamentos, realizou-se a observação para quantificar os automóveis, seguida da identificação da procedência de cada automóvel; isso foi possível, com base nas placas dos veículos. Com relação aos estacionamentos, catalogou-se o nome da cidade e seu respectivo estado. Automóveis com registro de placa do município de Angra dos Reis, não constituíram informação essencial à pesquisa, pois não são qualificados como visitantes.

Os estacionamentos públicos alvo de coleta de dados, foram os seguintes:

- ALFA - Conhecido como Estacionamento do Carmo, localiza-se na Rua Dr. Coutinho na área central da cidade. Segundo a Prefeitura, disponibiliza 400 vagas sem cobertura e sem asfalto (Figura 2 e 3);
- BETA, Conhecido como Estacionamento Lote 4, localiza-se na avenida Reis Magos, ao lado do Cais da Lapa, disponibilizando, conforme a Prefeitura 250 vagas sem cobertura e asfalto (Figura 4);

- GAMA, Conhecido como Estacionamento ao lado do Fórum, localizado na Avenida Reis Magos com entrada pelo final da Rua do Comércio na Praça do Peixe. De acordo com a Prefeitura 66 vagas, descobertas, mas asfaltadas (Figura 5);
- DELTA, Conhecido como Estacionamento da Praia do Anil, localizado na Avenida Airton Senna. Possui 300 vagas, segundo a Prefeitura, sem cobertura nem asfalto.



Figura 2: Estacionamento Alfa

Fonte: Autor



Figura 3: Estacionamento Alfa

Fonte: Autor



Figura 4: Estacionamento Beta

Fonte: Autor



Figura 5: Estacionamento Gama

Fonte: Autor

Os estacionamentos privados pesquisados, foram:

- ÉPSILON, localizado na Praia do Anil que disponibiliza 50 vagas cobertas e com asfalto para os automóveis;
- DIGAMA, localizado na avenida Reis Magos (Lapa) e possui 60 vagas cobertas e asfaltadas para os automóveis.

Optou-se por utilizar o alfabeto grego para identificar cada estacionamento. Também merece ser registrado que o estacionamento Alfa esteve fechado nos dois primeiros dias de coleta da alta estação, em decorrência do uso desse espaço público pela Prefeitura para outros fins. Esse



fato, possivelmente, explique que o estacionamento Delta tivesse maior número de automóveis estacionados no mês de dezembro.

Após essa fase de coleta, os dados foram tabulados em planilha Excel®, a partir da qual foram elaborados gráficos para favorecer a compreensão dos resultados a serem analisados. Esses gráficos são apresentados em percentuais do índice de automóveis por estado de origem da federação presentes nos estacionamentos públicos e privados em sua totalidade, seja na baixa ou na alta estação. Também elaborou-se duas representações cartográficas com base nos dados de estados e municípios de maior emissão de automóveis.

Por fim, outro importante procedimento metodológico foi o levantamento fotográfico: foram tiradas fotografias nos estacionamentos, tanto na baixa como alta estação para fins de registro e favorecimento do entendimento do uso dessas áreas.

5. Resultados e Análises

Com o intuito de comprovar ou refutar a hipótese de que a maioria dos automóveis pertence a visitantes, verificou-se o percentual de automóveis que pernoveram nos estacionamentos, públicos e privados. Nos públicos, a média de 80% dos automóveis permaneceram à noite nos estacionamentos (pernoite), enquanto nos privados essa média foi de 100%. Portanto, confirmou-se a hipótese desta pesquisa, pois a maioria absoluta dos automóveis nas diferentes modalidades de estacionamentos leva a crer que sejam de visitantes, possivelmente turistas. Essa certificação favorece também a suspeita de que os proprietários desses automóveis se destinaram a Ilha Grande, haja vista o pernoite dos seus automóveis em estacionamentos nas imediações do Cais de Santa Luzia e da Lapa de onde partem as embarcações para a Ilha. A partir dessa constatação, seguem os resultados e análises.

Os resultados foram obtidos a partir de um total de 2490 automóveis diagnosticados em oito datas de coleta de dados, de acordo com metodologia exposta anteriormente. Esses veículos se dividem em 751 automóveis quantificados nos estacionamentos privados, enquanto 1739 nos estacionamentos públicos do município de Angra dos Reis.

A partir dos gráficos expostos, é possível conhecer os estados de origens dos automóveis, que utilizaram dos estacionamentos públicos e privados de Angra dos Reis. Essas informações tem o intuito de corroborar com os estudos sobre o turismo no município em questão, fornecendo noções do fluxo de automóveis e as suas proporções, emitidos por estados da

federação. Inicialmente são apresentados os gráficos referentes ao fluxo de automóveis que estavam localizados nos estacionamentos privados e, posteriormente, nos públicos.

No primeiro grupo, estacionamentos privados, notou-se, com base nos Gráficos 1 e 2, que o estado de São Paulo representou mais da metade de todos os automóveis quantificados nos estacionamentos pesquisados, constituindo 51% na baixa estação e 56% na alta estação. Na sequência, destacaram-se os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e a categoria chamada de Outros estados (Paraná, Espírito Santo, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul) considerados juntos, por serem pouco representativos.

Os dois estados, Rio de Janeiro e Minas Gerais, por sua vez, representaram cada um exatamente 20% do total de veículos na baixa estação; já na alta estação, o estado de Minas Gerais representou 21% do total de veículos, enquanto o Rio de Janeiro 13% como pode ser observado nos Gráficos 1 e 2. Merece destaque a expressiva redução de fluxo de automóveis de visitantes do estado do Rio de Janeiro, entre a baixa e alta estação, algo em torno de 7%, mas por outro lado, houve o aumento da participação do estado de São Paulo em 5%, assim como 2% da categoria Internacional.

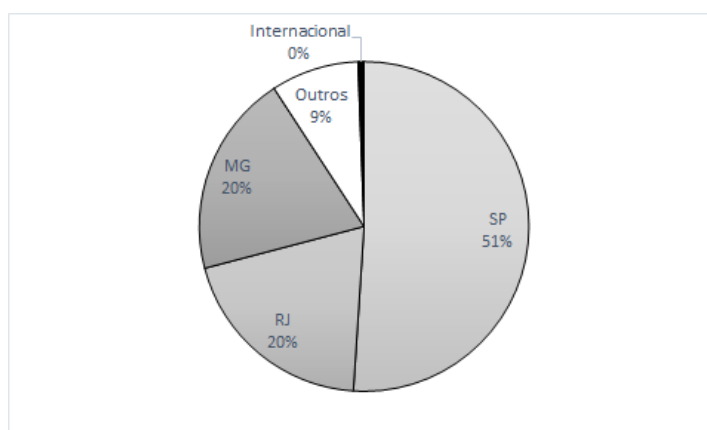


Gráfico 1: Estacionamentos Privados: Origem dos automóveis na baixa estação

Fonte: Autor

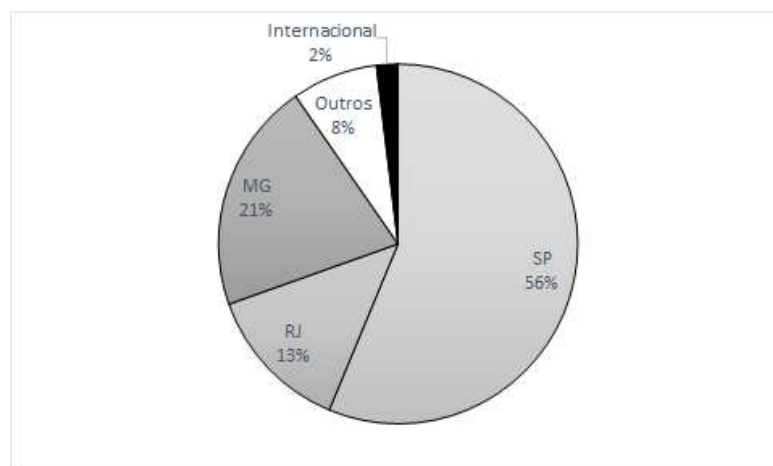


Gráfico 2: Estacionamentos Privados: Origem dos automóveis na alta estação

Fonte: Autor

Outra informação a considerar refere-se ao fato de, na baixa estação não ter havido identificação de automóveis de outros países; em contrapartida, na alta estação, 2% do total representaram automóveis classificados como internacionais, neste caso, provenientes da Argentina e Paraguai. Esse fato, possivelmente, pode ser justificado por a estação do ano verão, assim como os feriados de final de ano, serem mais atraentes para viagens de longo percurso.

Ainda com relação aos estacionamentos privados, mas considerando o somatório dos dados coletados na baixa e alta estação, conforme o Gráfico 3, os índices foram, respectivamente: São Paulo 54%, Minas Gerais 21%, Rio de Janeiro 16%. Dessa forma, o estado de São Paulo foi responsável por pouco mais da metade dos automóveis, índice superior ao somatório dos dados do segundo e terceiro colocados, Minas Gerais e Rio de Janeiro, correspondendo a 37%. Identifica-se o estado do Paraná aparece com 4%. Por fim, os Outros estados (Espírito Santo, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul), constituíram 4% e os Internacionais (Argentina e Paraguai) 1%.

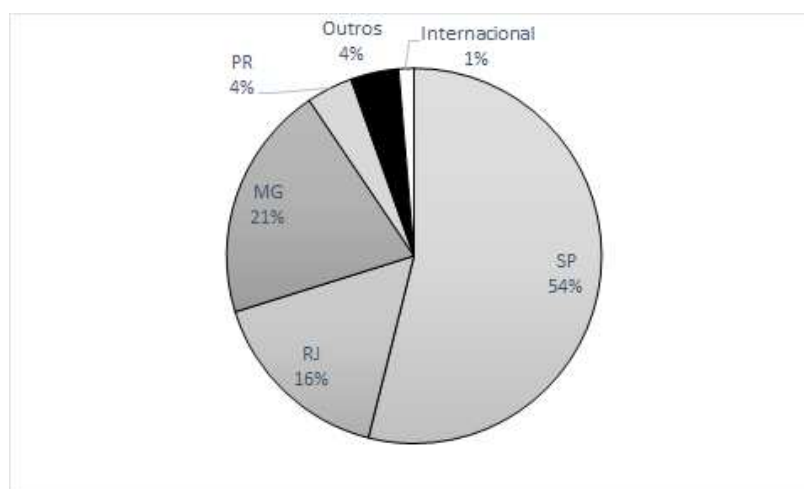


Gráfico 3: Estacionamentos Privados: Origem dos automóveis em ambas estações

Fonte: Autor

No que se refere aos gráficos que ilustram os estacionamentos públicos, é notória a expressividade do estado do Rio de Janeiro nas duas estações, sendo na baixa 67% e na alta 74% dos automóveis identificados originários desse estado, conforme os Gráficos 4 e 5. Nessa perspectiva, identificaram-se os estados de São Paulo com 18% na baixa estação e 11% na alta, enquanto Minas Gerais com 8% na baixa e 10% na alta estação. Com relação a esses dois últimos estados, na baixa estação, São Paulo tem um pouco mais que o dobro de veículos de Minas Gerais. Todavia, na alta estação, o percentual de automóveis entre os dois estados é, praticamente, o mesmo. Merece ênfase que, na categoria estacionamentos públicos, em suas duas estações, o estado do Rio de Janeiro onde está inserido o município de Angra dos Reis, representa grande emissor de automóveis.

Especificamente na baixa estação, tem-se a categoria Outros estados (Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Bahia, Mato Grosso do Sul e Goiás) na quarta posição com 4%, seguido pelo estado do Paraná na quinta posição com 2% dos automóveis, conforme o Gráfico 4. Por outro lado, na alta estação, o estado do Paraná se mantém com 2% enquanto a categoria Outros estados reduz para 2% do total de automóveis, conforme Gráfico 5. Na categoria Internacionais, em ambas as estações se diagnosticou apenas 1% do total de automóveis, composto por Argentina e Paraguai.

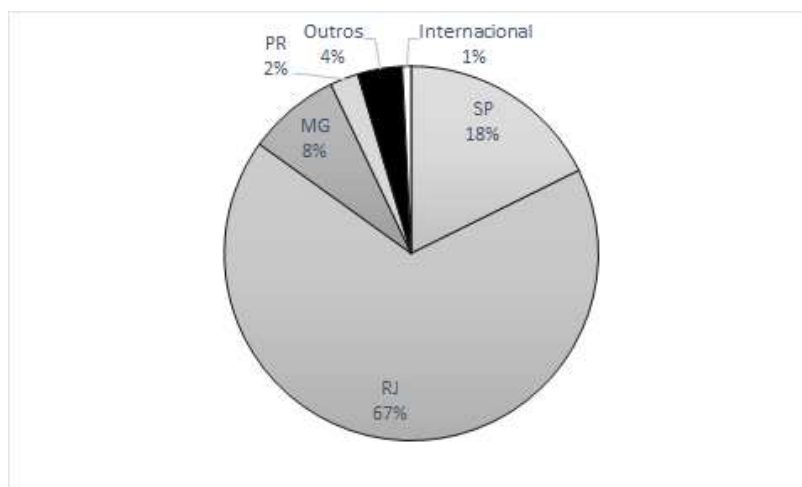


Gráfico 4: Estacionamentos Públicos: Origem dos automóveis na baixa estação

Fonte: Autor

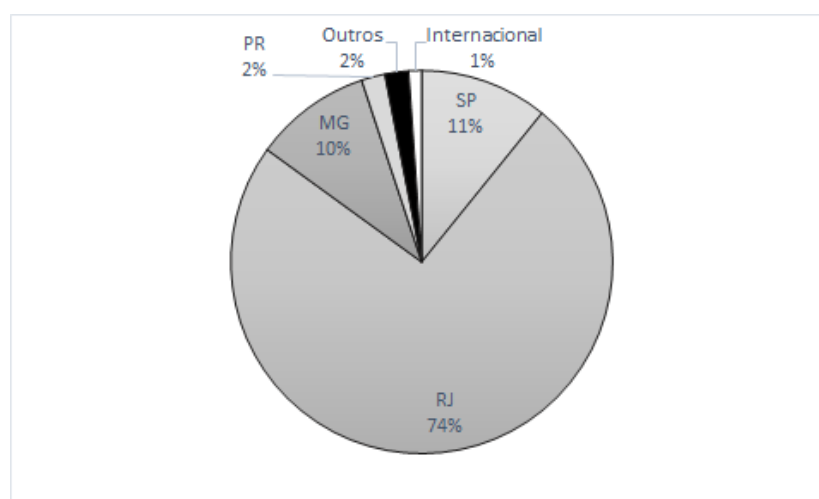


Gráfico 5: Estacionamentos Públicos: Origem dos automóveis na alta estação

Fonte: Autor

Na soma da baixa com alta estação dos estacionamentos públicos, o estado do Rio de Janeiro mostrou-se com maioria absoluta dos automóveis, 72% do total, seguido por São Paulo com 14% e Minas Gerais com 9%. O estado do Paraná constitui 2% seguido de Outros estados também com 2% do total. Esses percentuais podem ser melhor compreendidos por meio de sua visualização no Gráfico 6.

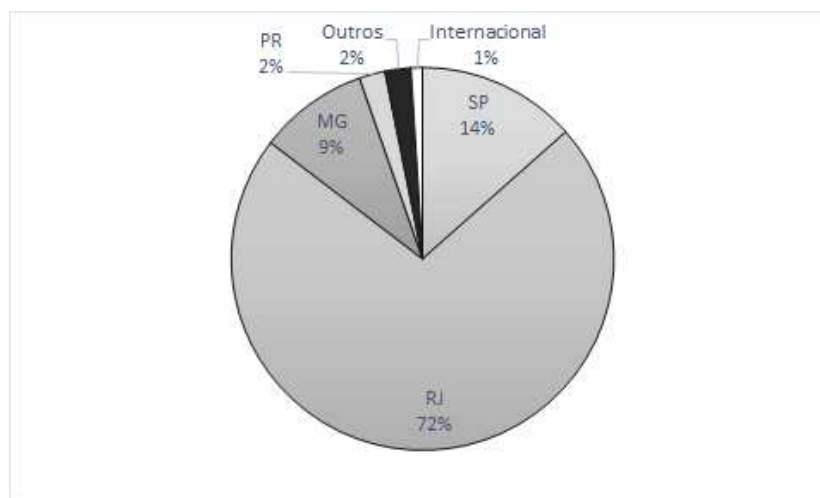


Gráfico 6: Estacionamentos Públicos: Origem dos automóveis em ambas estações

Fonte: Autor

Aspecto a ser destacado, refere-se a comparação entre os dois estados, São Paulo e o Rio de Janeiro, expressivos na emissão de fluxo de automóveis de visitantes para Angra dos Reis. Verificando-se a totalidade dos automóveis na categoria estacionamentos públicos, o Rio de Janeiro é responsável por 72% e São Paulo 14%, ver Gráfico 6. Já no caso dos estacionamentos privados, o Rio de Janeiro responde por 16%, enquanto São Paulo 54%, ver Gráfico 3. Nota-se que os proprietários de automóveis provenientes do estado fluminense, em sua maioria, deixam os seus automóveis em locais públicos, em contra partida, os do estado de São Paulo, inclusive cidades mais distantes do destino, optam por estacionamentos privados.

A partir dos dados do Gráfico 3, *Estacionamentos Privados: Origem dos automóveis em ambas estações*, e do Gráfico 6, *Estacionamentos Públicos: Origem dos automóveis em ambas estações*, realizou-se a soma de todos os automóveis emitidos por estado, fossem de estacionamentos privados ou públicos. A partir desta somatória, elaborou-se um Mapa (Figura 6) *Número total de automóveis de turistas em Angra dos Reis por estado*, apresentando o quantitativo do fluxo de automóveis emitidos por cada estado para o município de Angra dos Reis.

Observando a Figura 6, torna-se perceptível a distância como fator fundamental na emissão de fluxo de automóveis de turistas. Isso porque os estados mais distantes do destino, Angra dos Reis localizado no sul fluminense, emitem menos automóveis de turistas, como exemplo, os estados do Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina, Espírito Santo e Paraná. Por outro lado, os estados mais próximos do destino, São Paulo e Minas Gerais, além do próprio estado do Rio de Janeiro, emitem o maior número de automóveis de turistas.



Figura 6: Número total de automóveis em Angra dos Reis por estado

Fonte: Autor

Visando ainda colaborar com o entendimento da origem dos fluxos de automóveis que se dirigem para Angra dos Reis, conseqüentemente, contribuir para o planejamento do setor do turismo como de trânsito, identificaram-se os principais municípios que se destacaram como os maiores emissores por estado, conforme o Quadro 1.

Quadro 1: Municípios Emissores de Automóveis por Estado

ESTADOS	TOTAL DE MUNICÍPIOS	PRINCIPAIS MUNICÍPIOS
São Paulo	27 municípios	São Paulo; Campinas; Osasco; Guarulhos; Barueri; São José dos Campos; Taubaté.
Rio de Janeiro	13 municípios	Rio de Janeiro; Volta Redonda; Barra Mansa; Nova Iguaçu; Duque de Caxias; Resende; Nilópolis.
Minas Gerais	07 municípios	Belo Horizonte, Juiz de Fora; Contagem.
Paraná	03 municípios	Curitiba, Maringá.

Fonte: Autor

Com o intuito de apresentar a relação existente entre a distância desses municípios emissores e o seu destino, assim como a relevância do número populacional de cada município emissor, enquanto variáveis significativas na determinação do fluxo de automóveis para o destino turístico, elaborou-se um Mapa, Figura 7.

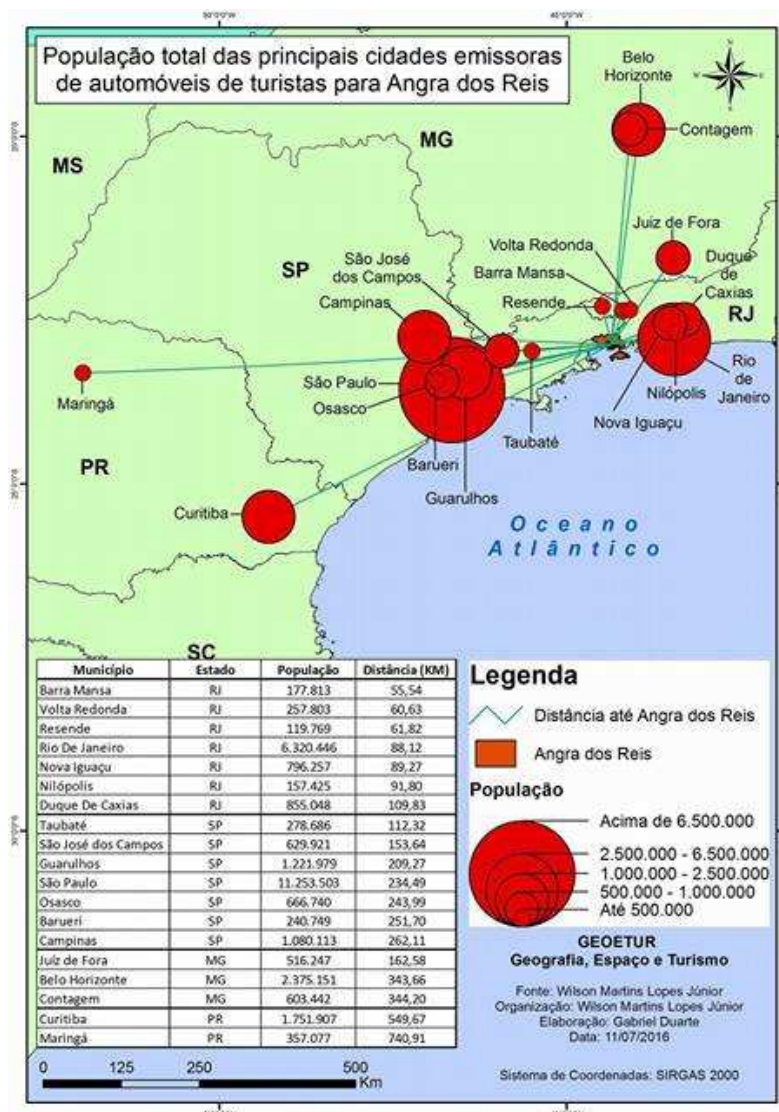


Figura 7: População Total das Principais Cidades Emissoras para Angra dos Reis

Fonte: Autor

As informações apresentadas no Quadro 1 e nas FIG. 14 e 15, referem-se a números absolutos, ou seja, levantamentos realizados a partir de todos os estacionamentos e períodos de coleta de dados. No caso das FIG. 14 e 15, foram selecionados os estados e municípios de



maior emissão de automóveis de visitantes. Através desses dados, é possível fazer algumas observações:

Nota-se que o estado de São Paulo compreende o maior número de municípios que emitem automóveis de visitantes para Angra dos Reis. Aspecto relevante refere-se à localização desses municípios, região metropolitana da capital paulista, seguido por Campinas e o Vale do Paraíba, regiões que possuem instalada em seu território a infraestrutura rodoviária mais desenvolvida do País. Essa logística viária instalada no território favorece o deslocamento até Angra dos Reis, pois permite acesso até a BR-101 (Rodovia Mário Covas) que atravessa o referido município - destino.

Outro fator, essencial para o número expressivo de cidades emissoras de automóveis de turistas de São Paulo para Angra dos Reis, refere-se ao efeito gravitacional, ou seja, a distância curta entre as localidades emissoras até a receptora, assim como o contingente populacional. Neste sentido vale mencionar que somente a região metropolitana de São Paulo, onde localizam-se algumas das cidades emissoras, possui algo em torno de 21 milhões de habitantes, localizada a uma distância aproximada de 390 Km, em grande parte, por rodovias duplicadas até o destino Angra dos Reis.

A questão da distância, constitui-se também elemento decisivo no fluxo de turistas dos estados emissores, isso pode ser observado na FIG. 14 ao destacar os estados de São Paulo e Minas Gerais, vizinhos do Sul fluminense onde localiza-se Angra dos Reis, como os maiores emissores de automóveis de turistas, além do próprio estado do Rio de Janeiro.

No caso do estado do Rio de Janeiro, segundo estado com maior número de municípios emissores de automóveis de visitantes para Angra dos Reis, identificou-se dois pólos emissores: a Região Metropolitana e o Vale do Paraíba Fluminense.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro possui por volta de 12 milhões de habitantes, sendo que a sua distância em relação ao município de Angra dos Reis, é de aproximadamente 140 km. No caso do Vale do Paraíba Fluminense, os municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Resende somam uma população aproximada de 555.385 habitantes, estando distantes por volta de 100 km de Angra dos Reis. Os dois pólos emissores dispõem das rodovias BR-101- Rodovia Mário Covas, assim como a BR-116 - Rodovia Presidente Dutra que favorecem o acesso à Angra dos Reis. No caso do fluxo proveniente do Vale do Paraíba Fluminense, a ligação entre a BR-116 e a BR-101 ocorre por meio da RJ 155 - Rodovia Saturnino Braga.

Neste contexto, a reduzida distância entre os pólos emissores (origem) em relação ao receptor (destino), assim como o grande número populacional, favorecem o expressivo fluxo.

6. Considerações Finais

Retomando-se o tema tratado, em um primeiro momento, em virtude da literatura histórica e geográfica consultada, percebeu-se o papel participativo de Angra dos Reis na dinâmica econômica regional e até mesmo nacional, haja vista os períodos econômicos em que atuou e que, por sua vez, refletiram diretamente em sua História. Nessa perspectiva, merece relevância a intervenção estatal (federal) no município a partir da década de 1970, por meio de grandes empreendimentos responsáveis por expressivas mudanças espaciais no município, inclusive segregadores.

Levando-se em consideração a literatura referente ao tema turismo, assim como a própria pesquisa realizada, entendeu-se que não há uma definição única para turismo dada a complexidade dessa atividade, por outro lado os autores destacam o deslocamento espacial, ou seja, a própria viagem como essencial à prática do turismo, assim como a importância dos transportes que possibilitam o fluxo de visitantes.

Aspecto relevante observado foi a dependência do município, assim como dos visitantes, em relação ao modal rodoviário, particularmente da rodovia BR 101, para chegarem à cidade ou para deixá-la. Todos os visitantes que utilizam o meio rodoviário recorrem a essa rodovia que, por sua vez, também é de suma importância para a ligação do referido município às regiões e capitais fluminense e paulista. Faz-se necessário destacar a possibilidade do uso do transporte aquaviário entre Angra dos Reis e outros municípios, do mesmo modo que já ocorre entre a referida cidade e a Vila do Abraão na Ilha Grande. Essa é uma possível solução ao acesso único pelo meio rodoviário, além de ser econômica e ambientalmente melhor.

Em vista dos resultados obtidos a partir da coleta de dados sobre o fluxo de automóveis que se destinaram a Angra dos Reis e utilizaram os seus estacionamentos privados e públicos, conclui-se que o estado do Rio de Janeiro é o estado com maior emissão de automóveis para esse município, seguido por São Paulo e Minas Gerais.

Particularmente dentro desses estados, identificou-se municípios das regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro como os espaços emissores de maior fluxo de turistas para



Angra dos Reis, fato esse justificado pela questão da reduzida distância entre origem e destino, assim como a elevada concentração populacional das áreas emissoras.

Ao que se refere especificamente aos estacionamentos, conclui-se que o estado de São Paulo é o maior emissor de automóveis que utilizam, permanecem nos estacionamentos privados, enquanto os automóveis do estado do Rio de Janeiro permanecem nos estacionamentos públicos.

No caso particular dos estacionamentos públicos, a possível explicação para a significativa maioria dos automóveis que utilizam desses estacionamentos, serem originários do estado fluminense, decorre da proximidade - distância dessas cidades localizarem-se em média em um raio de 150 km de Angra dos Reis. Por outro lado, os visitantes de municípios mais distantes, têm na distância um fator que exige maior planejamento de sua viagem, o que provavelmente explique a preocupação com o local onde deixarão os seus veículos pernovernarem. Esse fato foi observado nos estacionamentos privados, pois a maioria dos automóveis é do estado de São Paulo, seguido por Minas Gerais.

Por fim, conclui-se o efeito gravitacional como elemento significativo no turismo em Angra dos Reis, ou seja, a variável distância sendo elemento preponderante na questão do fluxo de automóveis de turistas seja dos estados como municípios pesquisados.

Referências

ABNT Associação Brasileira de Normas Técnicas. *NBR 14.724, de 17.03.2011*. Informação e documentação, trabalhos acadêmicos, apresentação. Válida a partir de 17.04.2011. Rio de Janeiro, 2011.

BERTONCELLO, R. *Processo de Modernização e Espaço Local: o caso do município de Angra dos Reis (RJ)*. Mestrado em Geografia – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992.

CORRÊA, R. S. Angra dos Reis: Contribuição ao entendimento de uma pretensa vocação turística - pensando o turismo a partir do território; São Paulo; *4º Encontro Nacional de Grupos de Pesquisa – ENGRUP*; 2008; p. 252-278.

CRUZ, R. C. A. *Introdução a Geografia do Turismo*. Rio de Janeiro: Roca, 2003.

CRUZ, R. C. A. As redes, o território e o turismo. In: CRUZ, R. C. A. *Geografia do turismo: de lugares a pseudo-lugares*. São Paulo: Roca, 2007.

GUIMARÃES, G. *Uma cidade para todos: plano diretor do município de Angra dos Reis*. Editora Forense, Rio de Janeiro, 1997.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang&codmun=330010>>



- KRIPPENDORF, J. *Sociologia do turismo*: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989.
- LOHMANN, G.; PANOSSO NETO. *Teoria do turismo*: Conceitos, modelos e sistemas. 2.ed. São Paulo: Aleph, 2012.
- MACHADO, L. O. Angra dos Reis: porque olhar para o passado In: *Diagnóstico Sócio-Ambiental do Município de Angra dos Reis*. Convênio FURNAS-UFRJ, Rio de Janeiro, 1995.
- PALHARES, G. L. *Transportes turísticos*. São Paulo: Aleph, 2002.
- PALHARES, G. L. Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In: TRIGO, L. G. G. (Org.). *Análises globais e regionais do turismo brasileiro*. São Paulo: Roca, 2005, p. 641-669.
- PANOSSO NETO, A. *O que é turismo*. São Paulo: Brasiliense, 2010.
- PAOLILLO, A. M.; REJOWSKI, M. *Transportes*. Coleção ABC do Turismo. São Paulo: Aleph, 2002.
- PEARCE, D. G. *Geografia do turismo*: fluxos e regiões no mercado de viagens. São Paulo: Aleph, 2003.
- RONÁ, R.di. *Transportes no turismo*. Barueri: Manole, 2002.
- SANTOS, L. A. F. Angra dos Reis: transformações socioeconômicas e mudanças demográficas, Campinas, *V Encontro Nacional Sobre Imigração*, 2007.
- SIQUEIRA, P. Os caixas e a Rio/Santos. In: *Revista São Paulo em Perspectiva*. São Paulo: Fundação SEADE, outubro/dezembro de 1989.
- TRIGO, L. G.G. *Turismo básico*. São Paulo: SENAC, 1995.
- _____. *A sociedade pós industrial e o profissional em turismo*. Campinas, São Paulo: Papyrus, 1998.
- _____. *A viagem*: caminho e experiência. São Paulo: Aleph, 2013.
- YOUELL, R. *Turismo*: uma introdução. São Paulo: Contexto, 2002.

Recebido em: 04/04/2016 (1ª versão) 14/07/2016 (2ª versão) 25/07/2016 (3ª versão)

Aprovado em: 27/07/2016